



(/catalunya/)

Catalunya (/catalunya/) / **Barcelona** (/catalunya/barcelona/)

Barcelona camina hacia una ciudad sin coches para mejorar la movilidad urbana

- El Plan de Movilidad del Ayuntamiento contempla una reducción del uno de cada cinco vehículos privados de la circulación en la ciudad
- Con el objetivo de despoblar la ciudad de coches el consistorio pretende garantizar una red de transporte público que crezca en la superficie, empezando por la unión del tranvía y el despliegue de la red ortogonal de autobuses
- El Plan quiere ofrecer una mirada integral que aborde, como mínimo, en este mandato el inicio de la implementación de las 'superilles' o el doblamiento de los carriles bici en la ciudad

Yeray S. Iborra (/autores/yeray_s_iborra/)

11/06/2016 - 18:18h



Barcelona quiere mejorar el transporte público en superficie, como el caso del Tramvia SANDRA LÁZARO

Si el Plan de Movilidad Urbana (PMU) del Ayuntamiento de Barcelona llega a buen puerto, uno de cada cinco coches privados dejará de circular por el entramado urbano de Barcelona de aquí a 2018. Este es el propósito más ambicioso de la el área de Movilidad del consistorio barcelonés, que necesita reducir un 21% la circulación del vehículo privado para cumplir con la legalidad que marcan los estudios de la calidad del aire de la Unión Europea. "Esto no es una guerra contra el coche, pero necesitamos hacer un cambio radical, básicamente por un tema de salud", destaca la concejala de Movilidad, Mercedes Vidal.

Para alcanzar, como mínimo, una de las metas más ambiciosas del PMU aprobado en marzo del año pasado —una ciudad con menos carga de vehículo privado— Barcelona deberá ser referente en el transporte público. Además, deberá modificar aspectos de su geografía que no favorecen el protagonismo de los peatones y de los vehículos no motorizados (bicicletas) en la capital catalana. "Barcelona debe aportar alternativas", destacan fuentes municipales responsables del Plan de Movilidad Urbana de Barcelona.

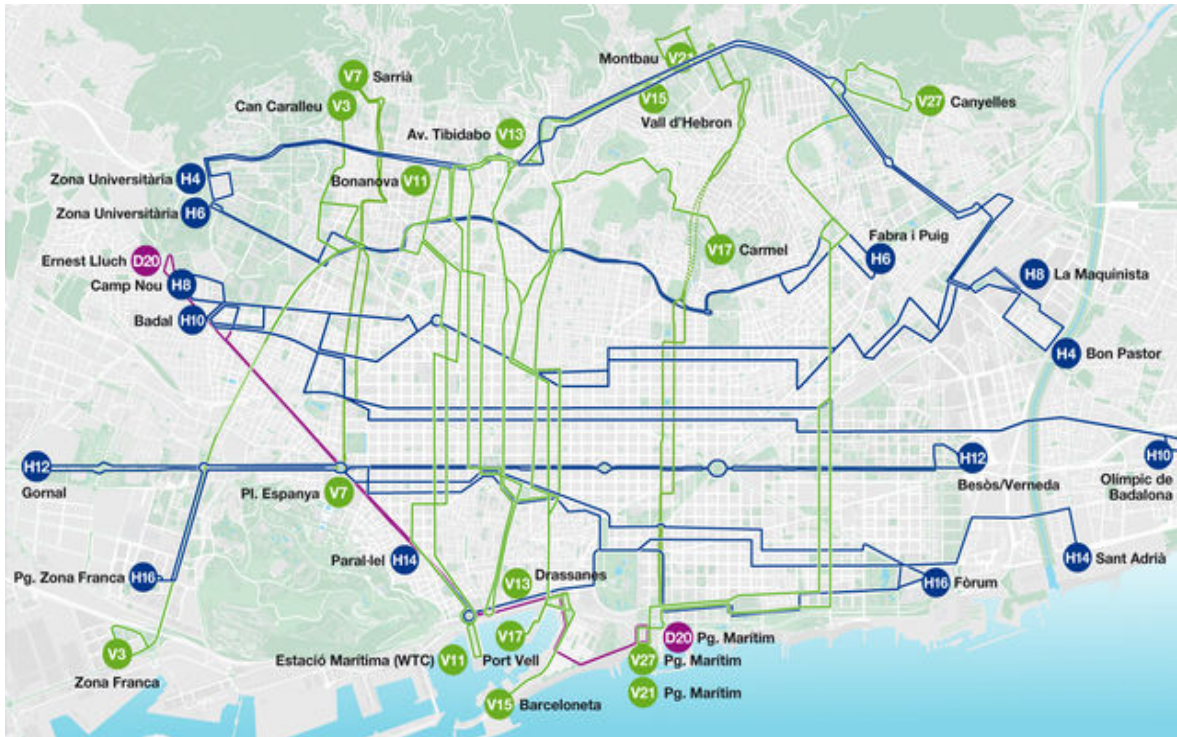
El Ayuntamiento asume que parte de los desplazamientos se deberán seguir realizando con vehículo privado, como es el caso de los transportistas que hacen uso de la carga y descarga, pero en estos casos se pretende apostar por la electrificación. Barcelona es hoy por hoy la ciudad de Europa con más puntos de carga para vehículos eléctricos y el 40% de las flotas públicas (limpieza o Guardia Urbana, por ejemplo) utilizan la electricidad en vez de materiales fósiles como combustible.

"En subsuelo tenemos un metro muy completo, tras la finalización de la L9; el metro no puede ganar más carga. Si queremos dar el salto con posibilidades de ganar viajeros, la revolución está en la superficie", asegura Mercedes Vidal. Estas alternativas de transporte público pasan por mejorar la capacidad del transporte público en superficie, es decir, reforzar el tranvía con la conexión por la Diagonal

(http://www.eldiario.es/catalunyaplural/barcelona/Diagonal-estlaviara-Francesc-Macia-Glories_0_497650602.html) —con un ahorro de media hora entre la Zona Universitaria y el Besòs— y por la mejora de la red ortogonal de autobús.

Desplegar la red ortogonal de bus

En cuanto al autobús, Barcelona es heredera de una red de buses donde los recorridos origen-destino no están optimizados. El Ayuntamiento apostará en los próximos meses por una reordenación de las líneas, además de implementar un ambicioso sistema que pretende que haya una parada de bus cada 250 metros, con convoyes pasando cada 8 minutos.



La red ortogonal, organizada en ejes verticales, horizontales y diagonales AJUNTAMENT DE BARCELONA

En el año 2012 se ponía en marcha la Nueva Red Bus, basada en una distribución de líneas verticales, horizontales y diagonales, pensada para facilitar desplazamientos más rápidos. La red ortogonal. Actualmente hay implantadas 13 líneas de un total de 28.

"En este mandato plantearemos qué es lo que queda por desplegar de la red ortogonal... ¿El principal problema? La disfunción de hacerlo por fases. La reflexión de todos los servicios de bus debe ser conjunta", asegura Mercedes Vidal, que añade que el objetivo será que la red permita los desplazamientos con, como máximo, un transbordo.

El Ayuntamiento también plantea la recuperación de los buses de barrio en domingo y festivos, las consideradas *líneas de proximidad*; un servicio prácticamente único ofrecido en algunos puntos de la ciudad. El proyecto contará con una modificación de crédito de 1,3 millones de euros.

"Asumimos un enfoque integral porque la contaminación no se ataca desde una única tecla", comenta Mercedes Vidal, que no sólo destaca la contaminación como único motivo para rebajar el uso del vehículo privado en la ciudad. Vidal también hace referencia a la "equidad". El Ayuntamiento cree que el cambio en el rol del peatón y las bicicletas en la ciudad también es una cuestión de justicia social.

"La idea es avanzar hacia un modelo de movilidad que nos permita una mejor calidad de vida de la gente, y esto es un cambio cultural", se matiza desde el consistorio.

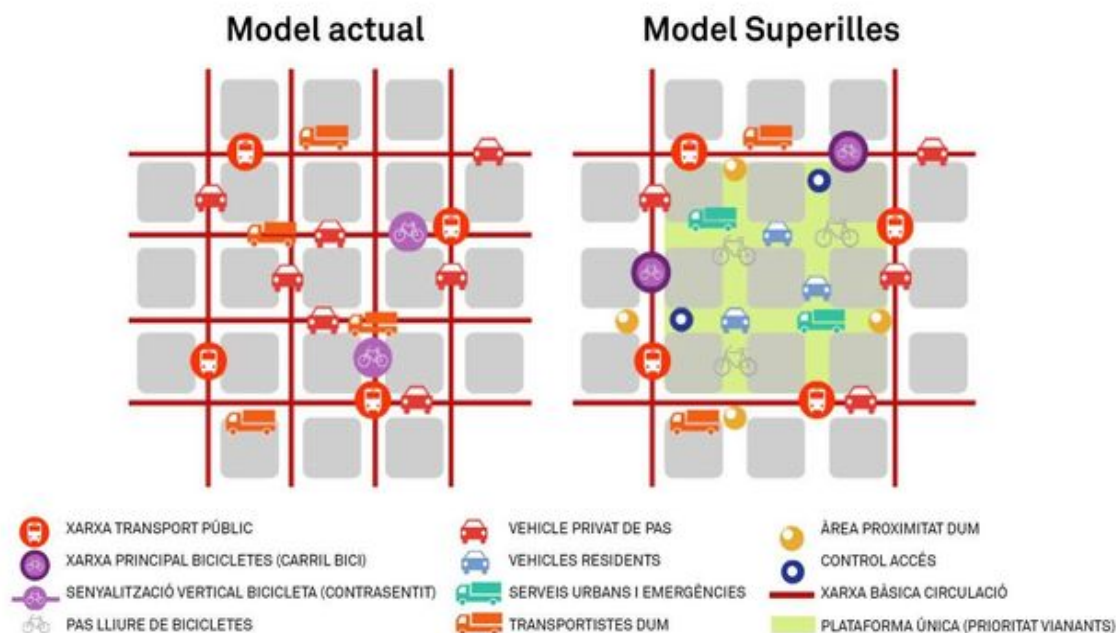
Ganar espacio (de calidad) para los peatones, las 'superilles'

Barcelona parte de un enfoque integral para hacer de la ciudad un espacio con protagonismo del peatón y las bicicletas: la redistribución del espacio es una de las máximas para la transformación de la geometría de una urbe. De hecho, según datos municipales, sólo el 20% de los desplazamientos se hacen en vehículo privado... Pero el vehículo privado dispone del 60% del espacio urbano.

Barcelona Camina, la Asociación para la Defensa de los Derechos de los Peatones, indica que el 80% de los desplazamientos son a pie y que, por tanto, el peatón debe tener el máximo protagonismo a la ciudad. "Hay menos bicicleta en acera y ampliar la superficie para los peatones... Pero superficie útil: no nos interesa más superficie si debe ser ocupada por otros usos", amplía Joan Estevadeordal i Flotats, presidente de Catalunya Camina, donde está englobada la asociación barcelonesa. Estevadeordal destaca el caso de la calle Balmes donde, tras una ampliación de acera, se ha hecho uso del espacio para terrazas o contenedores públicos, lo que "no revierte en un espacio de calidad real para el peatón".



MODEL DE SUPERILLES



Funcionamiento de una 'superilla' en la última fase de implementación AJUNTAMENT DE BARCELONA

Para aliviar esta carga del vehículo privado y favorecer el peatón, se llevará a cabo la implementación de las *superilles* (super-manzanas), una práctica que pretende liberar determinadas calles de la ciudad del uso de vehículos, de forma progresiva. El proyecto contará con una inversión de cerca de 10 millones de euros y se empezará a implementar en diferentes espacios del Eixample o iris.

La asociación Barcelona Camina ve con buenos ojos esta medida ya que incide en "el cambio en la jerarquía" en la ciudad. Tampoco hay que olvidar, destacan la necesidad de una verdadera implementación de las Zonas 30. "La ciudad sigue siendo rápida", destacan. Esto provoca 12.000 lesiones al año a causa de atropellos.

Incentivo a la bicicleta

El tercer motivo para la descarga de vehículos motorizados en la ciudad es la siniestralidad. En este apartado, las motocicletas concentran el porcentaje más elevado de los accidentes, un 60% de las colisiones están relacionadas con los vehículos a motor de dos ruedas. En cambio, las bicicletas representan menos de un 4% de los accidentes. En 2015, de hecho, de los 27 fallecidos en accidentes de tráfico, ninguna estaba relacionado con la bicicleta. Desde la asociación Bicicleta Club de Catalunya (BACC) se quiere hacer hincapié en este dato, debido a la "persecución" que consideran sufren los ciclistas.

También las Zonas 30 afectan a las personas que se desplazan en bicicleta. Carlos Benito, presidente de BACC, asegura que los ciclistas se ven "obligados" a utilizar la acera por el "peligro y la intimidación" que suponen los coches.

"No queremos hacer competir a peatones y ciclistas", dice Mercedes Vidal. Barcelona tiene actualmente una red de 116km de carriles bici; el Ayuntamiento quiere doblar esta cifra en este primer mandato con 30 millones de euros. Para potenciar la bicicleta, el Ayuntamiento también hará una inversión en el sector.

Benito valora la iniciativa del Ayuntamiento para dar espacio en la calzada a las bicicletas para ganar en seguridad, pero asegura que este espacio no puede ser a cualquier precio: "Hay que hacer una revisión integral. Hay puntos negros que ya comunicamos en 2015 y no se ha recibido respuesta desde el gobierno municipal".

Benito destaca que la apuesta por la bici no sólo puede basarse en la ampliación de carriles, también debe acompañarse de la sensibilización del ciclista, el peatón y el conductor de vehículo privado, además de poner trabas a los hurtos. Desde el BACC se invita a ampliar la flota de patrullas de Guardia Urbana en bicicleta, más allá de las que circulan por la zona del litoral: si se apuesta por la bici, la policía, la primera.

El área metropolitana, la gran incógnita

"El cambio de chip debe venir en relación a los accesos a la ciudad. Barcelona debe superar la visión provinciana que ejerce sobre la contaminación y la movilidad. El futuro es metropolitano", critica Ricard Riol, presidente de la Plataforma para la Promoción del Transporte Público. Según Riol, sin unas restricciones en la entrada de la ciudad, además de la potenciación del transporte interurbano, Barcelona no podrá deshacerse de la carga de vehículo privado y la contaminación que provoca.

"El humo atraviesa límites urbanos; el problema de Barcelona son los 1,2 millones de coches y motos que acceden a la ciudad, no sólo los 800.000 que circulan dentro", valora Ricard Riol, que pide que no se discutan matices en el plenario municipal barcelonés y que se apueste por doblar los buses interurbanos y la financiación.

"Las inversiones deben ser mejor de 50 que de 5.000 millones de euros. —dice Riol en relación al gasto de la L9— Y por eso es básico el rol de los tres gobiernos implicados en el área metropolitana, porque la Generalitat está arruinada". La presentación de los planes de movilidad del área metropolitana está prevista para este 2016.

11/06/2016 - 18:18h

COMENTARIOS



(/usuarios/perfiles/95739/CarlesF.html)

#2 (#comment_2) **CarlesF** (/usuarios/perfiles/95739/CarlesF.html)

| 12/06/2016 - 18:11h

Ciertamente humanizar la ciudad pasa por dar más espacio a los peatones y reducir el desmesurado tráfico rodado privado para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Esto significa que TMB (Transports Metropolitans de Barcelona), compuesta por tres empresas públicas, ha de jugar un papel crucial. De hecho es el principal instrumento del plan de movilidad.

El Ajuntament de Barcelona ha de realizar un giro radical en su gestión de TMB; es totalmente inaceptable, y una vergüenza, que un ayuntamiento progresista, que dice deberse a sus ciudadanos, mantenga la actual política de opacidad en una empresa pública como es TMB.

A pesar de las reiteradas peticiones de Catalunyaplural.cat, refrendadas también por la Autoridad Catalana de Protección de Datos, TMB sigue sin revelar la lista de sus directivos y sus retribuciones.

¿Qué diría —y haría— el Ajuntament si una empresa privada contratada mantuviera la misma actitud que TMB?

Pues eso, hay que predicar con el ejemplo. No hay excusa posible.



(/usuarios/perfiles/7828/Mesidor.html)

#1 (#comment_1) **Mesidor** (/usuarios/perfiles/7828/Mesidor.html)

| 12/06/2016 - 15:21h

Tema complicado pero no imposible. Barcelona ha sido una ciudad pionera en el tema de la circulación viaria, al implantar el uso de alquiler municipal de bicicletas, algo que se ha extendido por todas las grandes ciudades españolas. Recordemos como dato importante que en Madrid, cuando el desastroso gobierno municipal del PP puso en marcha el alquiler municipal de bicicletas, de forma sorprendente y masiva, aparecieron cientos de bicicletas y anclajes de éstas sabotados. Aquí había una mano detrás, muy poderosa, que no tenía ninguna gana de que en Madrid se produjera un cambio hacia una forma mucho mejor de circular, y que pusiera la bicicleta como el gran avance social y ecológico.